

中欧班列是我国打造国际陆海贸易新通道、深化与沿线国家经贸合作的重要载体,自2011年首列班列开行以来,开行数量迅猛增长,运输覆盖范围不断扩大。“十四五”规划纲要提出,要推进中欧班列集结中心建设,提高中欧班列开行质量,推动国际陆运贸易规则制定。如何推动中欧班列持续健康发展,更好服务“一带一路”建设,为国际贸易和世界经济的发展带来更多动力和亮色,本期智库圆桌特邀四位专家深入研讨。

中欧班列统一品牌5年来,铺画线路**73条**,通达欧洲**23个**国家**168个**城市,形成了贯通欧亚大陆的国际贸易大动脉

智库圆桌
(第二十八期)

嘉 宾

国家发改委“一带一路”推进中心主任
中国国际经济交流中心世界经济部部长
中国宏观经济研究院运输所交通技术发展中心主任
苏州新城投资发展有限公司党委书记、董事长

翟东升
徐占忱
王杨堃
陈建斌

主持人

经济日报社编委、中国经济趋势研究院院长

孙世芳

推动中欧班列持续健康发展

量质齐升 促进欧亚互联互通

主持人:中欧班列是“一带一路”建设和走出去战略的重要举措,已成为“一带一路”建设中的一大品牌,且影响力不断增强。自2011年开行以来,中欧班列取得了哪些突出成就?

翟东升:中欧班列经过10年的发展,尤其是建立统一品牌5年来的快速发展,运营规模和质量稳步提升,在对外经贸合作、“一带一路”建设中发挥了引领示范作用,对欧亚互联互通的促进作用和国际影响力日渐增强,可以说取得了举世瞩目的成就。

一是运营量质齐升。虽受疫情影响,中欧班列去年仍然逆势增长,年开行达1.24万列,同比增长50%,有力支撑了我国对外经贸持续发展。中欧班列统一品牌5年来,累计开行3.8万列、运送货物343万标箱,年均分别增长约64%、67%。与此同时,运营质量水平稳步提升。通过软硬件技术改造和改革创新,班列运输效率大幅度提高,全程运行时间从过去24天缩短至最短12天。通过市场开拓和加强管理,班列货源更加丰富多元,重箱率、回程比也大幅度提升,运输成本明显下降。

二是运行网络越织越密。中欧班列从起初重庆到德国的杜伊斯堡,发展到国内通达城市81个,国外通达欧亚国家的160多个城市,形成了阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里、绥芬河五大出境口岸,重庆、成都、西安、郑州、乌鲁木齐五大集结中心,在

探索开辟了途经里海、黑海和中东欧地区等新地域的路线,扩大了辐射范围,也提升了市场竞争力和抗风险能力。这是中欧班列量质齐升的重要原因。

三是有力促进了中欧经贸合作和“一带一路”共建。重庆开行中欧班列,其动因是打通欧洲物流通道,从而吸引电子信息生产企业投资建厂。这关键一招,不但成就了重庆电子信息产业,也催生了中欧班列这一新物流业态。而反过来,中欧班列也有力促进了双方经贸合作快速发展。以班列作为牵引,中欧多国企业正在沿线布局建设产业园区。同时中欧班列的开行为共建“一带一路”作出了探索,之后快速发展壮大,目前已成为我国与班列沿线国家共建品牌项目。

徐占忱:中欧班列联结东亚和西欧全球两大经济圈,其快速发展反映了共建“一带一路”倡议顺应时代需求和本身具有的内在动力,成为“一带一路”的标志性工程。中欧班列的发展主要表现在四个方面:一是开行班列数量快速增长,国内开通、国外到达国家和城市不断增多,线路不断加密。二是货物品类不断增加。从早期的电子产品到红酒、花卉等各种生活用品,大量中间品物流稳定了全球产业链供应链,为国内和欧洲节点城市的产业注入了新动力。三是发展中的创新。中欧班列开创了运输国际邮包的先河,成都、重庆等运营城市开展了多式联运“一单制”创新,赋予国际铁路联运的多式联运提单物权属性。四是时效性、安全性优势明显。受疫情影响,全球海运、空运和公路运输出现大面积停运,中欧班列以其运量大、用时较

共建共享 发挥产业互补优势

主持人:随着内陆城市陆续探索新线路,中欧班列覆盖的国内外地区更加广阔,推动其快速发展的主要因素有哪些?

徐占忱:中欧班列快速发展,东亚和西欧的产业互补是客观基础。中欧班列反映了中国和世界紧密相连深度依赖的经济关系,中欧班列从“渝新欧”开始,是经济发展内在驱动使然,多年来欧盟是我国第一大贸易伙伴,2020年东盟成为第一大贸易伙伴。RCEP(区域全面经济伙伴关系协定)生效后,更多的商品实现零关税,为跨境货物贸易物流发展创造了新空间,跨境电商“海外仓”业务快速发展。中欧班列释放了亚欧陆路物流和贸易潜能,也为亚欧发展创造了新空间。

中欧班列真正推进了互联互通。中欧班列是在原来各国原有铁路“联”的基础上“通”起来的,各国间的“软联通”十分重要,体现了铁路、海关、口岸等方面的协同,体现了“一带一路”政策沟通、设施联通、贸易畅通、民心相通等发展要求,是共商共建共享理念的生动体现。同时,中欧班列原来的陆路物流运输通道,变成横跨亚欧大陆的“大陆桥”。中欧班列优势不断显现,尤其对于价值相对较高、对时间要求较高的货物,有其特殊优势。目

前日本、韩国以及东南亚等国一些货物也开始走中欧班列,将形成从太平洋到大西洋、太平洋到印度洋的跨国、跨洲陆路大通道,成为连接亚欧大陆的主要桥梁和大型物流网络。此外,中欧班列将推动形成全球陆运规则体系。目前,中欧班列正在推动“一单制”+供应链平台、区块链、内外贸联动等模式落地,打造新的国际多式联运标准体系。

中欧班列取得巨大成就的原因,一是外部环境好。中欧外交关系总体良好,经济联系紧密,促进了互联互通、互利合作。二是各国高度重视。中欧班列的发展体现了全国一盘棋的制度优势,从中央到各部门、相关央企和地方政府,出台了許多政策措施,持续加强规范化管理,同时相关部门和国铁集团与班列沿线国家对口部门建立了国际协调合作机制,保障班列持续健康发展。共建“一带一路”倡议提出以来,我国和班列沿线国家把中欧班列发展作为双方共建的重要内容,合作更上一层楼。

王杨堃:中欧班列的建设发展彰显了作为国际公共产品的地位和作用,构建了沿线国家互利共赢的桥梁纽带,开创了亚欧陆路运输

从“通”到“顺” 推动经贸合作高质量发展

主持人:目前中欧班列发展进入转型升级关键期,从“增量”转向“提质”,推动中欧班列高质量发展的突破口在哪里?

徐占忱:中欧班列是在已有各国铁路基础上通过创新合作形成的横跨整个亚欧大陆的庞大物流系统,是一个从“联”到“通”的过程。中欧班列的高质量发展,是一个从“通”到“顺”的过程。

一是加强“卡点”“堵点”设施改造和能力建设。加快对国内霍尔果斯、二连浩特口岸的扩能改造,国外新场站建设,提高口岸的通过能力。解决好集装箱回运不足“一箱难求”问题,提高不同轨距段换装效率,不断降低运行成本。二是推进“集”“疏”平衡。国内段要加快集结中心建设,形成有层级的集货网络体系,欧洲端要在集货方面进一步开拓市场。中欧班列目标不是对海运的替代而是补充,是开拓新的运输形式,提升运输质量,改善中欧货运结构。目前来看开发回程货源还不够深入,要明确“附加值较高、有一定运量规模、有适当运时要求”的细分市场定位。三是推进中欧班列数字化建设。要推进中欧班列发展的“软联通”,通过搭建数字化平

台,实现铁路、海关、集装箱和客户信息的快速交换和共享,推进单、证、货、信息标准化。四是推动平台公司向综合物流服务公司转变。要转变重铁路运输、轻国际物流组织的倾向,推进铁路、公路、海运等多式联运一体化全过程物流服务。在现有的货物承运平台基础上,从现有的“站到站”扩展为“门对门”“门对仓”服务,做好前后“1公里”无缝衔接,实现“一次委托、一口报价、一单到底、一票结算”。五是未来在疫情得到控制的条件下,在现有货物运输基础上开创旅游班列,推进亚欧各国间文明互鉴,实现民心相通。

王杨堃:中欧班列正处在巩固稳定良好发展态势的关键期,也处于提档升级的重要窗口期、机遇期。应对国际国内形势发展变化,必须完整准确全面贯彻新发展理念,围绕服务支撑加快构建新发展格局的要求,精准对接国际国内供应链产业链发展需要,大幅提升中欧班列发展的整体质量和综合效益。中欧班列高质量发展的阶段性目标,就是在深化供需适配性的基础上,着力推动国际陆运贸易规则制定,助力亚欧大陆国际陆海贸易新通道建设。“十四五”时期,中欧班列在发展规模和效益上还会继续得到巩固和提升,在资源配置方面,要继续秉持“市场运作、企业主体、政府引导”的原则,坚持政府引导下的市场化运作方式,在运输服务支撑保障能力方面,持续大力破解各类“堵点”“卡点”,同时进一步统筹相关区域协同发展,共同推进中欧班列安全稳定健康可持续发展。

陈建斌:苏州中欧班列未来的发展方向,是积极抢抓“一带一路”、长三角一体化等发展机遇,推动以中欧班列为核心的国际多式

短、人员接触少、安全可靠的优势,为稳定国际产业链供应链作出了重大贡献。

王杨堃:经过10年的建设发展,中欧班列的开行规模不断壮大,运行质量稳步提升,已成为国际贸易运输体系不可或缺的重要组成部分。自2011年以来,年开行列数由不足20列发展到突破1.2万列,年均增速达108%,截至目前,累计开行列数已超过4万列,运送集装箱近400万TEU(国际标准箱单位),货物值近2000亿美元,去程班列的重箱率基本达到100%,综合重箱率近98%,月度开行方案兑现率总体在70%以上,回程去程比超80%,运行速度达到日行1300公里,国内段开行仅58个小时,全程运输时间较早期缩短12%至20%,全程费用较早期下降约30%。

陈建斌:苏州中欧班列于2012年11月首次开行,现已发展成进出口双向7条线路,班列可抵达波兰华沙、俄罗斯莫斯科、越南河内等“一带一路”沿线城市,初步形成集中欧、中亚、中俄进出口班列为一体的国际铁路货运体系,在服务“一带一路”、长三角一体化、苏州自贸片区建设等方面发挥了积极作用。一是推动苏州更好融入“一带一路”建设。截至目前,苏州企业累计在“一带一路”沿线37个国家投资项目超过550家,中方协议投资额近80亿美元。2020年苏州对“一带一路”沿线国家和地区的进出口额为697.55亿美元,占全市进出口总额的21.6%。二是保障企业更好融入全球产业链、供应链、价值链。为保障制造业和外资外贸企业复工复产,苏州在全国率先开行中欧班列自贸区专列,精准响应苏州自贸片区外资外贸企业的需求。三是打通疫情防控“补给线”。去年苏州中欧班列全球化采购各类生产、生活物资以及防疫物资总价值600万美元。

新篇章,带动了沿线通道经济快速发展,为推动共建“一带一路”高质量发展提供了有力支撑。能够形成这样良好的发展态势,有五个主要因素:一是坚持对标对表,牢牢把握住服务共建“一带一路”高质量发展这一战略使命,始终沿着正确方向推进;二是坚持共商共建共享原则,注重通过构建和完善国际协调合作机制,凝聚多方共识,共建重大项目,共享发展成果;三是坚持统筹协作,注重顶层设计和基层探索相结合,通过打造统一品牌、优化开行布局、推动有序竞争等措施,提升规模经济和发展合力;四是坚持创新发展,注重在运行模式、技术装备、配套规则、业态融合等方面积极创新探索,不断注入发展活力;五是坚持底线思维,注重统筹发展与安全,充分研判各类风险,果断采取针对性措施,有效防范化解风险。

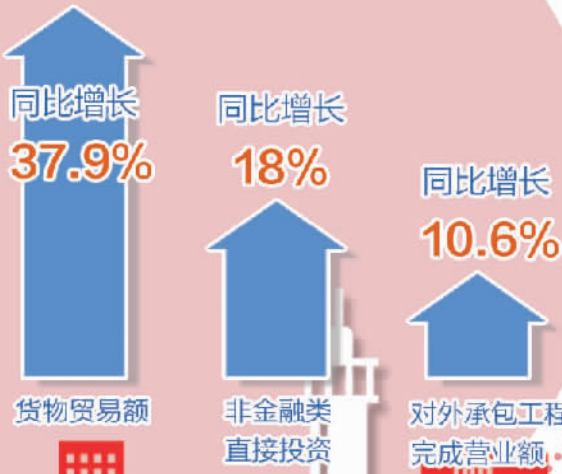
陈建斌:从苏州中欧班列的发展来看,主要得益于以下几个方面。一是优越的区位优势。苏州是长三角城市群中重要的中心城市之一,同时位于“一带一路”、长江经济带、长三角一体化、自贸区等多个国家战略交汇叠加区,发挥着“向东扩大开放,向西引领开放的核心节点城市”作用。二是雄厚的产业优势。2020年全市地区生产总值迈上2万亿元新台阶,规模以上工业总产值3.48万亿元。三是持续扩大的开放优势。截至2020年底,全市拥有1.7万多家外资企业,156家世界500强企业在苏州投资设立了400多个项目。今年上半年实际使用外资60.9亿美元,同比增长35.2%。

联运物流服务网络建设。即重点推进上港集团ICT(苏州)项目(ICT:内陆集装箱中心)建设运营,叠加发挥江苏(苏州)国际铁路物流中心多式联运枢纽功能,主动融入上海国际航运中心集疏运体系建设,共同打造国际性综合交通枢纽,推动现代物流领域长三角一体化和沪苏同城化。

目前,上港集团ICT(苏州)项目已实现与16家大型船公司空箱调拨,开通“苏州—上海芦潮—洋山港”海铁联运马士基专列。同时,已初步形成类苏州模式及ICT系统架构复制方案,解决苏州及周边区域与上海港之间集疏运体系的痛点难点。江苏(苏州)国际铁路物流中心将借助“一站式+一键式”物流信息平台,充分发挥水路公路铁路多式联运功能,进一步整合业务模式,从中欧班列枢纽节点发展成为区域性多式联运物流枢纽,向西(铁路运输)连接中东欧、向东(海运)辐射日韩,往内(铁路、内河运输)服务长江经济带与扬子江城市群,实现陆海内外联动、东西双向开放,从而推动现代化的开放体系构建。

翟东升:推动中欧班列高质量发展,一是要进一步完善班列沿线基础设施,打通瓶颈制约。我国正在对五大出入境口岸和五大集结中心进行扩能改造,还要引导帮助相关国家加强班列过境基础设施建设,尤其是提高关键物流站点的通过能力和效率。二是要充分利用信息化智能化技术手段,提升班列通关效率、货物换装分拨效率和安全跟踪监督。三是要进一步优化拓展新的运输通道。我国作为中欧班列货运起点和终点,一定程度上受到沿线国家制约,建议多开辟出入境口岸,多设计运输通道,使口岸、线路竞争更加充分,提高对过境运输价格的谈判能力。运输线路优化后,将大幅缩短运输时间、降低成本,提升班列的市场竞争力和运输能力。四是要深化国际合作。综合运用外交、国际法、经济手段,以中欧班列为纽带,使班列沿线各相关方成为利益共同体,齐心协力保障班列安全高效运行。五是要稳步推进中欧班列市场化运营。关键要解决好地方财政补贴、个别地方无序恶性竞争两个问题,在促进班列高质量发展中推动实现多方共赢。

上半年,我国与“一带一路”沿线国家



2013年至2020年

- 中国对“一带一路”沿线国家累计直接投资**1360亿美元**
- “一带一路”沿线国家在华实际投资累计**600亿美元**
- 中国与“一带一路”沿线国家货物贸易超**9.2万亿美元**